I t a l a   F e r v o j i s t o



Il Ferroviere Italiano





La nova trajno por regiona transporto "Minuetto" *(v. IFIB 12 /2002)*

Il nuovo treno per il trasporto regionale "Minuetto" (v. IFIB 12/2002)

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote sociali IFEA

Attenti: anche per il 2003 la quota è di **€ 15,00**. I ritardatari per il 2002 devono versare insieme € 30,00 per i due anni.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Per memoria, ecco le varie possibilità di adesione presso l'IFEA e alcune offerte di pubblicazioni o di altre cose.

Quote o materiali	*€*
IFEA/IFEF (tutti)	15,00
FEI (ordinario)	28,00
FEI (giovane o familiare)	14,00
DLF (Effettivo)	7,75
DLF (Aderente = familiare)	7,75
DLF (Giovane)	5,00
DLF (Frequentatore)	15,00
Circ. Cult. Gruppo E-o Bologna	5,16
Lessico Ferroviario RailLex	10,00
Historio de IFEF	2,50
Suplemento al Historio 84-99	2,50
Catalogo Fondo Librario BO	2,50
L'E-o in Emilia Romagna	5,00
Ĉu vi deziras korespondi?	0,50
Distintivi	1,50

Prezzi, più eventuali spese postali. Per minimo 3 copie: il prezzo di 2. Per minimo 3 distintivi: invio gratis. Rivolgersi al Sk, Via Misa 4, 40139 Bologna BO o all'IFEA, c/o DLF BO, via Serlio 25/2, 40128 Bologna BO.

N-ro Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota: l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.

UEA-Konto: robo-r

Segnalate sempre: causale, cambio di dati e di indirizzo!

Iscrivete o fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. Ω La Kasisto

Kolofono

ITALA FERVOJISTO - IL FERROVIERE ITALIANO

Informa Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).
Bollettino di informazione dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti (IFEA), membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adreso /Redaktejo: Bolognesi / Tornillo
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna (Italio),
☏ + fakso (post anonco) ++39 051 547247,
🖫 <lov0354@iperbole.bologna.it>. /
✉ Via S. D'Acquisto 9/5, IT-40050 Monte S. Pietro BO (Italio),
🖫 <vitorni@libero.it>.

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - Mempresita - Stampato in proprio - Kvarmonata/neregula - Quadrimensile/non regolare.

Enhavo

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti. La Redazione

Joachim Giessner

* 23/12/1913 † 25/11/2003

La malapero de nia kara Joachim estas granda sortobato por la esperantista movado ĝenerale kaj ĉefe por la fervojista.
Ni perdis parton de nia lastperioda aktivado kaj historio, kiun li plenigis dum longa tempo, ekde la jaroj de la postmilita rekonstruo kaj espero ke oni ne plu revenu al tiuj teruraj eventoj, de la plej vigla agado kaj kresko por nia profesia kategorio, ĝis la lastaj tagoj.
Se nun ni devus difini lin, ni povus uzi multajn esprimojn, kvankam neniu el ili estus sufiĉa por plene prezenti liajn kvalitojn, interesojn kaj emojn: tre kapabla, sperta, klera, sindediĉa, iniciatema, nelacigeble laborema li estis.
Lia animo kapablis percepti la fortajn kaj tamen ĝentilajn alvokojn de la plej bonkvalitaj sentoj de la homeco kaj de la artoj, ĉefe de la poezia popolarta muziko.
Ankaŭ pro tio li senĉese tradukis verkojn kaj kantotekstojn kaj eldonigis diskojn. Inter tiuj faroj, ni menciu: *La lastaj infanoj de Oldrovalo,* kaj *Kantoj de l' popolo.* Tio diras multon pri liaj plej profundaj trajtoj, kiujn li volonte prisekvis kaj pliboigis dum la tuta vivo.
Li gvidis la nacian fervojistan movadon jam en la la duona parto de la kvindekaj jaroj kaj li estis tre aktiva en la faka agado. Ne nombreblaj estis liaj fakaj kaj movadaj prelegoj, artikoloj, verkoj, kaj li ĉiam kapablis tuŝi la plej esencajn kernojn de la traktataj temoj, ĉiam aktuale trafaj.
Li elektiĝis IFEF-Pr en la jaro 1968-a kaj tia li agadis ĝis la 1990-a, do, dum 22 jaroj, kiam IFEF numumis lin "Honora Pr"-n.
Li prezidis la IFEF-Kongresojn en Fulda (1967), en Regensburg (1981) kaj en Münster (1992). Krome li estis LKK-membro de UK Augsburg 1985, kie li gvidis la nacian vesperon.
Li du foje estis membro de la Komisionoj prepare al novaj versioj de la IFEF-Statuto aprobitaj en Lugano ('72) kaj en Salou ('89).
Longe li redaktis la GEFA-Bultenon kaj ankaŭ specialan *Bultenon* pri la 75 jaroj de la germana fervojista movado kaj li majstre verkis kaj redaktis la "*Historio de IFEF (1909-1984)*"-n, kiun li prezentis en la jaro 1985-a kaj poste li pretigis la daŭrigan *Suplementon* ĝis la jaro 1999-a.
Lia daŭra agado por favori la disvastigon de la internacia lingvo, de la profesiaj konoj (li tre ŝatis la fervojistan profesion), la pliarĝiĝon de nia Federacio kaj samtampe de FISAIC, la internacia organizo de la kulturflegantaj fervojistoj, ĉiam montris lian emon al pli vasta kaj bona kunlaboro inter diversaj gentoj kaj diversparolantaj homoj.
Li merite estis honorita per diversaj distingoj, inter kiuj ĉefe elstaris en 1984-a la Meritkrucon de la Federacia Respubliko Germanio pro sia agado por kunligi popolojn kaj en 1995-a la nomumo kiel Honora Membro de UEA.
Mi kaj li interkonatiĝis antaŭ 25 jaroj. Tiam, li estis por mi neatingebla modelo de homa konduto, de uzado de la lingvo, de kapablo regi kaj gvidi kunvenojn, diverstipajn komisionojn, prezenti prelegojn kaj eĉ stimuli kaj partopreni en la distraj okazintaĵoj.
Kiam mi enposteniĝis en la tasko de Ĝenerala Sk, li estis Pr kaj mi tiam, kaj ĉiam poste, trovis lin tute malferme preta helpi per ekzemploj, konsiloj, kunlaboro.
Ni ĉiuj perdis majstron, samideanon, amikon, fraton.
Ni ne plu vidos lin en la Kongresoj de IFEF, en kiuj li partoprenis, certe rekorde, sinsekve por 52 fojoj, sed ni ne forgesu ke nia lingvo Esperanto estas esence spirita ligilo, kiu kunligas nin ĉiujn preter ĉiuj ajn limoj tempaj kaj spacaj, ĝi estas eterna spirita ideo kaj vivo, kiu ebligos al ni vidi lin ĉiam inter ni, daŭre senti lin en niaj pensoj, en niaj koroj, ĉiam memori lin en niaj dankesprimoj kaj preĝoj.
Ĉar ni multe ŝuldas al li, tion ni povas anime promesi al li kaj al liaj familianoj, kiuj, pro li, per li kaj kun li, ankaŭ plene apartenas al nia granda, interhoma familio. Dankon, kuraĝon kaj konsolon al ili.
Dankon pro ĉio al vi, kara amiko. Dankon Joachim. Estis ĝojo kaj honoro laŭiri kune kun vi.
Otterebach (Kaiserslautern), 02.12.2003.

Romano Bolognesi

Henning Hauge

* 09/07/1935 † 07/08/2003

Denove ni perdis eminentan esperantiston, bonan amikon en tragika aŭtomobil-akcidento. Kruela sorto.
Henning jam en 1960 lernis Esperanton, kaj rapide akiris gvidajn postenojn en DEFA. Poste li agadis ankaŭ kadre de FISAIC. En IFEF li tuj komencis labori, unue kiel dana komitatano, kaj en 1974 li iĝis I-FEF-kasisto kaj restis tiel dum 28 jaroj. Li agadis en la estraro en bona etoso kaj harmonio, dividante kun ni ĝojojn, sukcesojn kaj malojn.
Henning merite ricevis multajn distingojn: Ora Medalo (1996) kaj Honora Membreco de FISAIC (1998), Honora Membro de IFEF (2001) kaj en la dana fervojista libertempa organizo li trifoje ricevis medalojn.
La estraro de IFEF kaj la tuta Federacio perdis grandaniman amikon, unu el la plej kapablaj, sindonaj kaj agemaj ĉefrolantoj, sen kiu oni ne povas imagi la federacian vivon de la lastaj jardekoj. La doloro de la edzino kaj de la aliaj farnilianoj estas ankaŭ nia doloro.
La plej elkorajn kondolencojn en la nomo de la italaj fervojistoj. RoBo

Gaetano Gubbioli

* 28/12/1910 † 22/07/2003

Gaetano naskiĝis en Faenza (RA) kaj mortis en Bologna kie li loĝis.
Profesie li estis ruĝĉapulo, laste staciestro en Bologna Borgo Panigale.
Vere konvinkita esperantisto li multe aktivis en la fervojista medio kaj en la loka grupo. Li estis tre sindonema kaj ĉiam preta helpi.
Li partoprenis en multegaj kongresoj kaj manifestacioj. Ĉiuj konis lin kaj ni ĉiuj memoros pri li kiel imitinda ekzemplo de fideleco kaj sindediĉo.
Ni kondolencas al la edzino Clara kaj al la aliaj familianoj. RoBo

Progetto "Fifth" di Alenia e Trenitalia

Genova, presentato il "cyber treno", in carrozza con TV e Internet, collegamento via satellite, schermi e accessi alla Rete.
Navigare in Internet col proprio PC o assistere a un film su un canale satellitare, ricevere o inviare posta elettronica, lavorare come ci si trovasse in ufficio: il tutto viaggiando in treno. Se la sperimentazione che durerà fino al prossimo giugno darà esito positivo, dal 2006, sulla nuova linea Roma-Napoli, i "cyber-treni" diventeranno realtà. Per estendersi poi, di pari passo alle strutture dell'alta velocità ferroviaria, sulla Roma-Firenze-Bologna-Milano e sulla Milano-Venezia.
Il progetto si chiama FIFTH (*Fast Internet for Fast Trains Hosts*) e vede la ditta "Alenia Spazio" capofila di un team industriale che comprende, oltre ovviamente a Trenitalia (in particolare l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile), anche il Centro ricerche della Rai, Rainews24 ed Eutelsat (di cui si sta utilizzando il satellite geostazionario Hot Bird VI). Un progetto all'avanguardia europea (le ferrovie tedesche hanno già chiesto informazioni a quelle italiane) e mondiale (attualmente sistemi analoghi sono montati solo sui treni merci ad alta capacità negli Stati Uniti e in Canada).
Alenia Spazio ne aveva dato l'annuncio al recente Itu-Telecom World 2003 di Ginevra, ora è toccato a Trenitalia renderlo pubblico. Lo ha fatto a Genova, all'apertura del Festival della Scienza, una kermesse di 12 giorni con quasi 300 eventi spettacolari.
Sul binario 2 tronco della stazione Brignole è esposta la carrozza-laboratorio prototipo di quelle attrezzate con schermi tv e computer che entreranno in futuro in composizione agli Etr 500, agli Etr 460 e alla rinnovata flotta delle carrozze degli Intercity, fino ad ave-

re, intorno al 2008-2009, circa 250 "cyber-treni" sui binari italiani (ognuno di essi "aggiornato" in occasione delle manutenzioni programmate).
Come saranno strutturati? Nella zona salone delle carrozze di prima classe degli Etr 500 il rapporto monitor-posti a sedere sarà di 1 a 4 (in pratica uno schermo appeso al portaoggetti, visibile dai quattro viaggiatori seduti di fronte due a due); in quelle di seconda classe si salirà a un monitor ogni sette posti a sedere, con schermi posizionati in alto rispetto al corridoio centrale. Su di essi si potrà godere la visione dei film trasmessi sui canali satellitari. Quanto a Internet, ognuno dei quattro tavolini sarà attrezzato con uno schermo a scomparsa al quale collegarsi anche con i pc portatili. Il top per i viaggiatori della "business class" che preferiscono viaggiare nei "salottini" degli elettrotreni: alla destra di ogni singolo posto troveranno un terminale internet, di fronte lo schermo Web tv.
È prevista anche l'installazione di monitor a tastiera semplificata sulle pareti dei vestiboli (presso le porte di accesso) e delle toilette, da cui tutti i viaggiatori potranno ricavare informazioni sui tempi di viaggio e accedere a orari, mappe e servizio prenotazioni. Il cuore del sistema di comunicazione che permetterà di portare i servizi multimediali di televisione digitale, Web Tv e Internet sui convogli ad alta velocità è un satellite a larga banda.
Su ciascun treno verrà installata un'antenna a scansione del fascio e un terminale in grado di gestire i programmi televisivi e l'accesso alla rete. Il sistema (i prossimi mesi di sperimentazione, che avverrà soprattutto sulla Firenze-Roma, serviranno a ottimizzarlo) dovrebbe essere capace di tollerare tutti gli inconvenienti dovuti alle assenze di collegamento satellitare nelle gallerie o alla discontinuità causata dalla presenza della palificazione della rete elettrica di alimentazione della ferrovia.

Se si pensa di installare tale regime anche sotto i tunnel (1200 chilometri su 16.000, il 7% della rete ferroviaria italiana) delle stazioni base dovranno ripetere il segnale del satellite, garantendo inizialmente una sorta di trasmissione "in differita". Nell'ipotesi che un viaggiatore si trovi a transitare nella lunghissima Galleria dell'Appennino tra Firenze e Bologna alle ore 20, potrà seguire per intero il Tg1 con una quindicina di minuti di ritardo, il tempo di uscire dal tunnel.
Inoltre un sistema di "cashing" sul server del treno provvederà a un'ottimale qualità di servizio anche per Internet. FIFTH è studiato inoltre per migliorare il regime di sicurezza a bordo e per una migliore gestione delle emergenze da parte del personale di macchina e viaggiante.
I costi. Il progetto è finanziato per ora con 4,6 milioni di euro, il 60% dei quali contributo della Commissione europea; Alenia Spazio ha investito 2,6 milioni di euro. E i viaggiatori quanto verranno a pagare? L'obiettivo di Trenitalia è di assicurare gratis la visione collettiva della tv. La connessione Internet o la visione di film su pacchetti a richiesta, invece, sarà conteggiata in tariffe studiate tratta per tratta, ovviamente a discrezione del passeggero che potrà scegliere se usufruire o meno del servizio.
In un futuro ancora piuttosto lontano le connessioni Internet potranno essere estese al Trasporto Regionale; occorrerà valutare, sulla base dei tempi medi di viaggio (circa 40 minuti in media) se il gioco varrà la candela.

(*22 ottobre 2003*) da www.repubblica.it



Projekto "Fifth" de kompanioj Alenia kaj Trenitalia

Ĝenovo, prezentita la "kibernetika trajno"-n (cyber-trajno), en vagono kun televido (TV) kaj Interneto, kunligo satelita, ekranoj kaj aliroj enreten el la sidlokoj.
Navigi tra Interneto per propra komputilo (PC) aŭ spekti filmon el satelita kanalo, ricevi aŭ sendi ret-mesaĝojn, labori kiel oni estus oficeje: ĉio trajnveturante.
Se la sperimentado, kiu daŭros ĝis venonta junio estos favora, ekde la jaro 2006, sur la nova linio Roma-Napoli, la "kibernetikaj-trajnoj" iĝos realaĵo. Poste, tio etendiĝos, sampaŝe kun la realigo de la fervoja altrapido, sur la linioj Roma-Firenze-Bologna-Milano kaj Milano-Venezia.
La projekto nomiĝas FIFTH (*Fast Internet for Fast Trains Hosts*) kaj montras la firmaon "Alenia Spazio" kape de industria teamo komprenanta, krom nature Trenitalia (aparte la Unuo Teknologioj Cirkulantaj Materialoj), ankaŭ Rai-Esplorcentro, Rainews24 kaj Eutelsat (el kiu oni utiligas la fikslokitan sateliton Hot Bird VI).
Ĝi estas avanguarda eŭropa projekto (DB jam petis informojn de FS) kaj monda (nune samtipaj sistemoj funkcias nur sur altkapacitaj vartrajnoj en Usono kaj Kanado).
Alenia Spazio jam anoncis ĝin dum la lasta Itu-Telecom World 2003 en Ĝenevo, nun esta la vico de Trenitalia fari publikigon. Tio okazis en Ĝenovo, malferme de la Scienca Festivalo, dekdutaga manifestacio kun kvazaŭ 300 spektindaj eventoj.
Sur la saktrako 2-a en la stacio Brignole montriĝas laboratoria vagono, prototipo de tiuj ekipotaj per ekranoj TV kaj komputiloj, estonte fankciontaj kiel partoj de la trajnoj Etr 500, Etr 460 kaj de la renovigota floto de la Intercity-trajnoj, ĝisfine havi, je 2008-2009, ĉirkaŭ 250 "kibernetikaj-trajnoj"-n sur la italaj trakaroj (ĉiu el ili "gisdatigita" okaze de programitaj bontenadoj).
Kiel ili estos ekipataj? En la salonspaco de la unuaklasaj vagonoj en Etr 500 la proporcio monitoro-sidlokoj estos 1 po 4 (praktike unu ekrano pendigita je objektportilo, videbla de la kvar vojaĝantoj, kiuj duope sidas fronte); en tiuj duaklasaj estos monitoro por sep sidlokoj, kun la ekranoj lokitaj alte de la centra koridoro. Per ili oni povos spekti filmojn dissenditajn de satelitaj kanaloj.
Pri Interneto, ĉiu el la kvar tabletoj estos ekipita per kaŝebla ekrano al kiu oni povos alkroĉi propran porteblan komputilon. La maksimumaj eblecoj estos por por la vojaĝantoj de la specialaj kupeoj "business class" de ETR: dekstre de ĉiu unuopa sidloko troviĝos Internet-terminalo, kaj fronte Web TV-ekrano.
Antaŭvidiĝas ankaŭ instalado de monitoroj kun simpligita klavaro sur la vestiblaj vandoj ĉe la enirpordoj) kaj ĉe la necesejoj, el kiuj ĉiuj vojaĝantoj povos eltiri informojn pri veturtempoj kaj atingi horartabelojn, mapojn kaj lokrezervadan servon.
La koro de la komunikadsistemo, kiu permesos porti multimediajn servojn pri diĝita televido, Web TV kaj Interneto sur la altkapacitaj trajnoj estas larĝfrekvencbenda satelito.
Sur ĉiu trajno oni instalos faksoskandantan antenon kaj terminalon, kiu kapablos mastrumi la televidajn programojn kaj la retaliron. La sistemo (la venontaj esperimentaj monatoj, ĉefe sur la linio Firenze-Roma, utilos por optimumigi ĝin) devos kapabli toleri ĉiun misaĵojn pro ne satelita kunligo en la tuneloj aŭ pro nekontinuaĵoj kaŭze de la katenariaj elektroportantaj mastoj.
Oni planas instali je plenreĝime ankaŭ en la tuneloj (1200 kilometrojn el 1-6.000, t.e. 7% de la itala fervoja reto)

(Al la paĝo 11-a)

La kongresa loko ...

SOPRON situas apud la hungara-aŭstra landlimo. Ĝi estis jam fama dum la romia epoko kaj nun estas unu el la plej ricaj urboj de la lando pro siaj historiaj monumentoj kaj artobjektoj. Ĝi aspektas multstila, en iuj restaĵoj romanika, la meza parto renesanca, la turkasko barokstila. Sopron havas tre viglan kulturan vivon kaj organizas multajn manifestaciojn.
La kongreso rezidos en la tri-stela Hotelo Szieszta, situanta sur la deklivo de Montaro Sopron, Lővérek, kiu disponigos al la kongresanaro ĉiujn necesajn ekipaĵojn kaj konfortojn je tre favoraj prezoj.

… kaj la ekskursoj

Dum la tuttaga ekskurso oni vizitos la lokon *Sümeg,* kiu situas en la valo de *Tapolca,* inter la montoj *Bakony* kaj *Keszthel.*
La urbo *Keszthely* estas unu el la plej grandaj urboj apud la "hungara maro", lokata ĉe ĝia nord-okcidenta fino. La regiono estis jam elstara dum la Roma Imperio kaj oni malkaŝis ankaŭ hunajn kaj avarajn postrestaĵojn.
Szjgliget estas unu el la plej pitoreskaj partoj de la regiono Balaton.
La kastelo Eszterhazy, kiun ĉirkaŭas 15-hektara parko *Badacsony*, estas belega ekskursloko, situanta sur la norda Balatonbordo. Ĝi estas tre riĉa ripozejo kaj ekskursejo, pro natura pejzaĝo, geologiaj memoraĵoj, kulturhistoriaj eventoj, eĉ nelaste pri internacie fama vino.
La duontaga ekskurso kondukas nin al *Eisenstadt*, la landa ĉefurbo de Burgenland en Aŭstrio. Unue oni vizitos la kastelon Eszterházy, eminentan monumenton de kulturo kaj simbolo de la liglando Burgenland. Poste estos rondiradon, gvidata de ĉiĉerono tra la urbocentro. Pestkolono, urbodomo, franciskana preĝejo, pulvoturo ktp. estas rigardendaj. Finfine oni vizitos la montaran preĝejon kun calvario-monteto kaj la Haydn-maŭzoleon.

… kaj la postkongreso

En la unua tago post la fino de la kongreso la partoprenantoj de la Postkongreso veturos al urbo *Székesfehérvár*, en Transdanubio. Ĝi estas tre grava en la hungara historio kaj tie estas multaj artaj kaj valoraj vidindaĵoj.
En la vizitota urbeto *Herend* funkcias mondfama porcelanfabriko.
La urbo *Veszprém* estas aliedirite la "ĉefurbo" de la varia supra regiono de Balatono "Balatonfelvidék". Ĝi estis la iama rezidejo de la hungaraj reĝinoj vivantaj inter la 11-a kaj 14-a jarcentoj.
La duan tagon, dimanĉe, oni vizitos la ĉefurbon Budapest. La Roma Imperio konkeris transdanubion, Pannonio, kaj fondis *Obuda* (alie Aquincum). Ĝi en 1873, kun la du urbojpartoj Buda kaj Pest, fariĝis Budapest.
La trian tagon, lunde, antaŭtagmeze oni vizitos la valoraĵojn de la urbo Székesfehérvar.
La partoprenantoj posttagmeze veturos al urbo *Mór*, kie estas multaj arkiteturaj artobjektoj, kiuj plezurigos la vizitantojn, kiel la fama barokstila "Lamberg-Kastelo" kaj la festonostila Láncos-Kastelo. Sur la vinbermonto estas Muzeo pri Vino, kiu prezentas specialan vingustumadon kaj en vinkeloj okazos la adiaŭa vespermanĝa festeno.

Unuecan Eŭropan Fervojon!

Kongresa n-ro



ALIĜILO

por la 56-a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio aranĝata per HFEA-AFEF inter la 8-a kaj 15-a de majo 2004 en Sopron, Hungario

Poŝta adreso de la LKK: 56-a kongreso de IFEF
Alfonz MORÓ
Olga utca 3.
HU-7632 PÉCS

Retadreso:ifk56@freemail.hu

Bank-kontoj de LKK

Signu per kruco en la kvadrato je kiu konto vi pagis!

hungara: **Budapest–OTP–11707024–20103899–56-a IFEF-KONGRESO** ☐

aŭstra: **BIC: BAWAATWW, IBAN: AT 711490022010360416 56-a IFEF-KONGRESO** ☐

Signu per kruco en la kvadrato(j), se jes

S-ro ☐ S-ino ☐ Vegetarano ☐ Handikapulo ☐ Fumanto ☐ IFEF-membro ☐

Familia nomo:..Naskiĝjaro:...............

Antaŭnomo:..

Strato kaj numero:..

Poŝtkodo kaj urbo:..

Samtempe (per aparta aliĝilo) aliĝantaj: filo/ino ☐ edzo/ino ☐ patro/ino ☐

Nomo(j):..

Kongreskotizoj	ĝis 31.01.2004	ekde 01.02.2004	
Kongresano (IFEF-membro):	€ 50	€ 60	....
Familiano kaj junulo/ino ĝis 30 jaroj:	€ 25	€ 30	....
Kongresano (ne IFEF-membro):	€ 60	€ 70	....
Simpatianto k. laŭ instrukcioj n-ro 6.:	€ 25	€ 30	....
Servoj			
Ĉambro-perado:		€ 2	....
Tranoktadkosto por unu nokto laŭ elektita kategorio (deviga!):			....
Urbovizitado		€ 5	....
Tuttaga ekskurso (kun tagmanĝo):		€ 38	....
Duontaga ekskurso:		€ 16	....
Bankedo antaŭ la balo		€ 20	....
Semajna manĝad-bileto:		€ 90	....
Krompago por			....
		Sume:	....

Loko, dato:.................................... Subskribo:....................................

Unuecan Eŭropan Fervojon!

Kongresa n-ro ☐



Ĉambro-mendilo

por la 56-a Kongreso de la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio arangâta per HFEA-AFEF inter la 8-a kaj 15-a de majo 2004 en Sopron, Hungario

---

Familia nomo:..

Antaŭnomo:..

Strato kaj numero:..

Poŝtkodo kaj urbo:..

Mi deziras loĝi en la sama ĉambro kun

Nomo(j):...

Mi mendas ....-litan ĉambron en hotelo...........................de la .....-a de majo ĝis la ... .. -a de majo;

entute por ...... noktoj. (Signitaj eĉ per kruco en la kvadratoj):

☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
6/7	7/8	8/9	9/10	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15	15/16

La prezoj estas por unu nokto por unu persono kun matenmanĝo
Bonvolu signi la elektitan per kruco en la kvadrato(j)

	unu-lita	du-lita	por NE fumantoj	por fumantoj
Hotelo Szieszta „A“	€ 42 ☐	€ 30 ☐	☐	☐
Hotelo Szieszta „B“	€ 34 ☐	€ 24 ☐		

	kvar-lita	ses-lita
Turisma Hotelo	€ 14 ☐	€ 11 ☐

Mi alvenos al Sopron
per (trajno, aŭtomobilo, ktp.):..la .....-an de majo je la ......-a horo.
Mi deklaras, ke mi havas propran san- kaj akcident-asekuron por mia restadtempo en Hungario/Aŭstrio dum la 56-a IFEF-kongreso.

Loko, dato:.. Subskribo:...

56-a IFK SOPRON 2004
Kongresprogramo
(Provizora)

07.05 *Ven*. Informejo, Akceptejo
08.05 *Sab*. Informejo, Akceptejo
Gazetara konferenco
IFEF-estraro - LKK
Interkona vespero
09.05 *Dim*. Informejo, akceptejo
Ekumena diservo
Inaŭguro
Komuna fotado
Vizito al la urbo kaj ĉirkaŭaĵoj
Komuna nacia vespero (Aŭ-HU)
10.05 *Lun*. Informejo, akceptejo
Komitatkunsido nepublika
Duontaga ekskurso
11.05 *Mar*. Informejo
Plenkunsido
Faka Komisiono
Bankedo kaj Internacia Balo
12.05 *Mer*. Tuttaga ekskurso
(tagmanĝo dumvoje)
13.05 *Ĵaŭ*. Fakprelego
Fervojaj novaĵoj
La 57-a IFK prezentas sin
Forumo “Movadaj aferoj”
Prelego Lingvistikaj temoj fare
de Romano Bolognesi
Kultura vespero (HU)
14.05 Ven. Faka Komisiono
Solena fermo
Adiaŭa vespero
15.05 Sab. Hejmen / Postkongresen

Ĝeneralaj instrukcioj

Ĉiu partoprenanto bonvolu plenigi kaj sendi apartan aliĝilon por la kongreso kaj por la postkongreso al la adreso de LKK. Ankaŭ familianoj sendu apartan aliĝilon kaj indiku reciproke la parencan rilaton.
Skribu majuskle kaj preslitere aŭ tajpe, donante ĉiujn petitajn detalojn.
Sendu la pagon al la indikita bank-konto, plej malfrue ĝis la 28-a de februaro 2004. La aliĝantoj el landoj de Eŭropa Unio rajtas pagi al la aŭstra konto de LKK (por multe ŝpari el la ĝirkosto). Precize atentu pri la kontonumero! Nepre indiku per kruco je kiu konto vi pagas!
LKK povos trakti la aliĝon nur post la alveno de la pago.
La prezoj estas indikitaj en Eŭroj. LKK akceptas la pagojn nur en Eŭroj aŭ en Hungaraj Forintoj. La prezoj en Hungaraj Forintoj egalvaloras laŭ la oficiala kurzo de Eŭro en la tempopunkto de la pago.
La partoprenantoj el la t.n. "eks-socialismaj landoj" pagos saman kotizon kiel simpatianto. IFEF-membro, ne IFEF-membro, familiano kaj junulo pagas same (25 Eŭrojn ĝis 31.01.2004, respektive 30 Eŭrojn ekde la 1-a de februaro 2004).
Grupe aliĝantoj ricevas 10%-an rabaton de aliĝkotizo, se la grupo havas almenaŭ 20 membrojn, oni sendas la (unuopajn) aliĝilojn kaj enpagas la aliĝkotizon + unutagan hotelprezon samtempe kaj komune.
Se vi pagos por alia persono - kiu nepre devas sendi apartan aliĝilon! - menciu ekzaktajn detalojn pri la koncema persono (nomo, lando, adreso).
Kongreskotizo ne estas repagebla, eĉ se la aliĝinto ne partoprenas la kongreson. Ceteraj antaŭpagitaj sumoj estos repageblaj post la depreno de 10%-j por administrado, kondiĉe ke LKK ricevos la malmendon ĝis la 21-a de aprilo 2004.
LKK havas la rajton rezervi pli alt-kategorian ĉambron, se la mendita kategorio elĉerpiĝis ĝis la alveno de la mendo de la aliĝanto.
Konsideru, ke la unuopaj hotelĉambroj estas kategoriigitaj je "por nefumantoj" kaj "por fumantoj". Malgraŭ ebla interkonsento de samĉambranoj, ne licas, oni ne rajtas fumi en ĉambro por nefumantoj!!! Nepre indiku kian vi volas, ja oni rigore kontrolas.
LKK akceptas la ĉambromendon, se la ĉamberoperado kaj la prezo de unu tranoktado estas enpagitaj. LKK traktos la ĉambromendon sengarantie, se ĝi alvenos post la 10-a de marto 2004. LKK konfirmos la ricevojn de aliĝilo kaj pago per sendo de konfirmletero, kiu estos via legitimilo. Nepre kunportu ĝin al la kongreso! La kongreskarton oni ricevos dum la registrado ĉe la alveno. La kongreskarton oni ne rajtas vendi, transdoni aŭ interŝanĝi.
Bonvolu noti en via intereso, kion vi mendis kaj pagis.
LKK havas la rajton ŝanĝi la prezojn, se inflacio aŭ ceteraj ne antaŭvideblaj kondiĉoj devigos tion. Kongresanoj rajtas tag- kaj vespermanĝi en la kongresejo favorpreze por la tuta kongresa semajno, escepte tagmanĝon dum la tuttaga ekskurso kaj vespermanĝon dum la bankedo.
Turisma Hotelo havas 4-litajn ĉambrojn kun duŝejo kaj 6-litajn ĉambrojn kun duŝejo en la koridoro. La prezo de ambaŭ kategorioj inkluzivas matenmanĝon. La hotelo situas ĉ. 6 kilometrojn de la kongresejo. Ĝi atingeblas per laŭhorara urba aŭtobuso.

(El la paĝo 6-a)
bazajn staciojn, kiuj resendos la satelitan signalon, je la komenco garantiante ian "postigitan" elsendon.
En la ipotezo ke vojaĝanto veturus tra la longega Apenina tunelo inter Firenze kaj Bologna je la 20 horo, li povos rigardi la kompletan teleĵurnalon "Tg1" kun dekkvinminuta malfruo, tuj post la eliro el la tunelo.
Cetere, "cashing"-sistemo de la trajnservcentralo provizos optimumitan kvalitan servon ankaŭ por Internet.
FIFTH estas aranĝita cele plibonigi la entrajnan sekurecreĝimon per pli bona kontrolamastrumado okaze de necesaj situacioj fare de lokomotivistoj kaj trajakompanantoj.
La kostoj. La projekto estas financiata ĝis nun per 4,6 milionoj da eŭroj, kies 60% kiel kontribuo de la Eŭropa Komsiono; Alenia Spazio investis 2,6 milionojn da eŭroj.
Kaj kiom devos pagi la vojaĝantoj?
La celo de Trenitalia estas certigi senpagan kolektivan TV-gardadon. Pri Internet-konekto aŭ pri spektado de filmoj je pridemanditaj paketoj, anstataŭe, estos kalkulitaj specialaj tarifoj, depende de la itinero, sed laŭpete de la pasaĝero, kiu povos elekti ĉu uzi aŭ ne la servon. En iu pli malproksima estonto la Internet-konektoj povos etendiĝi al regiona transportreto; oni devos taksi, surbaze de la mezlongaj veturtempoj (ĉirkaŭ 40 minutoj averaĝe) ĉu la ludo valoras kandelon.

El www.republica.it (*22 oktobro 2003*)
Tradukis ViTo

BONDEZIROJN

Karaj amikoj kaj kolegoj, vi kaj viaj familianoj, ricevu la plej varmajn bondezirojn de la Redakcio kaj de la IFEA-estraro por la proksimaj Festoj de Kristnasko kaj Novjaro

Liberalizzazione del trasporto ferroviario

Il recepimento delle direttive comunitarie avvenuto in Italia ha caratteristiche fortemente liberalistiche preceduta solo dalla Gran Bretagna.
Il modello organizzativo italiano permette una maggiore concorrenza tra imprese di trasporto, essendo orientato ad un mercato aperto.
L'UE nel tracciare le linee guida ha lasciato ai singoli Stati comunitari ampi margini di discrezionalità per l'attuazione delle norme di liberalizzazione del trasporto ferroviario.
I modelli adottati sono di vario tipo.
- Modello ad integrazione amministrativa, sistema francese, che prevede una separazione giuridica tra il gestore della rete e l'impresa ferroviaria ove sono presenti soggetti che interagiscono tra loro all'interno di procedure amministrative predeterminate ed entrambi sono controllati dallo Stato.
- Modello ad integrazione interna, in Germania e Olanda, in cui il gestore della rete si colloca come divisione all'interno dell'impresa ferroviaria, a sua volta controllata dallo Stato.
- Modello del mercato regolamentato, Gran Bretagna, che ha privatizzato la società di gestione della rete e sostituito l'impresa di trasporto nazionale con diverse imprese private. Lo Stato svolge solo il ruolo di regolatore e di garante degli interessi della collettività. Tale scelta si è dimostrata fallimentare. La Railtrack (1996) ha dichiarato bancarotta (2001) ed è stata messa in amministrazione controllata. Perciò il governo britannico ha ripreso il controllo diretto di Railtrack, quasi una rinazionalizzazione. Questa esperienza negativa doveva servire come insegnamento per gli altri paesi comunitari, invece, in Italia si continua con la realizzazione di tale modello.

Vi sono altri paesi europei dove il processo di liberalizzazione si deve ancora avviare, come in Belgio dove non è stata ancora attuata la separazione tra rete e trasporto.
In Italia RFI sembra sia destinata a separarsi dal gruppo FS per confluire all'interno di Infrastrutture S.p.a. con la costituzione di un dipartimento infrastrutture ferroviarie.
Entro lo scorso 15 marzo tutti gli stati dell'UE dovevano dare attuazione del "1° pacchetto ferroviario" comprendente le tre direttive adottate dal consiglio dei Ministri dei Trasporti UE (2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE).
La Direttiva 2001/12/CE prevede le seguenti innovazioni.
I bilanci delle due società (infrastrut tura e trasporto) devono essere separati, cisì come i bilanci delle Società di trasporto merci e viaggiatori devono essere distinti.
Per stabilire l'accesso imparziale le funzioni di rilascio delle licenze, le valutazioni delle disponibilità, l'assegnazione delle tracce orario, l'imposizione dei pedaggi, devono essere attribuite a società o enti che non effettuano servizi di trasporto.
Le società dell'infrastruttura devono elaborare progetti commerciali con programmi d'investimento per garantire lo sviluppo della rete, assicurando le risorse economiche ed i mezzi utili alla loro realizzazione.
Dal 15.03.2003 le imprese di trasporto hanno diritto d'accesso ai corridoi internazionali per trasporti internazionali di merci, mentre dal 15.03.2008 l'intera rete europea sarà accessibile per il servizio merci.
La Direttiva 2001/13/CE prevede di estendere la concezione d'impresa ferroviaria a tutte le attività di trasporto, poiché le vecchie direttive 95/118 e 91/440 le limitavano a determinate attività rendendone valida la licenza in tutta la UE.
Prevede che le imprese ferroviarie rispettino la normativa del paese ospite in materia di requisiti tecnici ed operativi specifici per i servizi ferroviari; requisiti di sicurezza che si applicano al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa; nonché norme riguardanti la salute, sicurezza, condizioni sociali ed ai diritti dei lavoratori e dei consumatori.
La Direttiva 2001/14/CE sostituisce la 95/19, relativa all'infrastruttura e stabilisce gli obblighi del gestore riguardo alla pubblicazione delle tracce orarie, caratteristiche della rete, condizioni d'accesso, criteri d'assegnazione, priorità nell'assegnazione delle tracce, penalizzazioni in caso di non utilizzo delle capacità assegnate.
A seguito di queste direttive, la costituzione di società multinazionali, già esistenti in ambito comunitario che affittano materiale rotabile alle imprese di trasporto, è un elemento di grande preoccupazione, poiché qualsiasi impresa con limitati mezzi finanziari può effettuare trasporto.
Chi coprirebbe i danni derivanti da incidenti o inadempienze rispetto alla sicurezza?
In futuro sarà anche possibile che oltre al materiale venga affittato anche il personale, molto disponibile ad una alta "produttività".

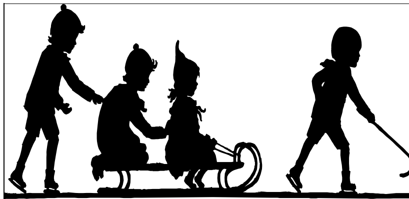


Liberaligo de la fervoja transporto en Eŭropa Unio

La enprenadopto de la uniaj direktivoj okazinta en Italio montras karakterizojn tre liberalagajn, antaŭitaj nur fare de Granda Britio.
La organiza itala modelo permesas pli vastan konkurencon inter trasportentreprenoj, kaj celas al pli malfermita merkato.
EU, skizinte gvidliniojn, allasas al la unuopaj ŝtatoj vastajn diskreciajn marĝenojn por efektivigi la liberaraligon de la normoj en la fervojtransporto.
La adoptitaj modeloj estas diversaj.
- Modelo kun administra integriĝo, franca sistemo, kiu antaŭvidas juran apartigon inter retmastrumanto kaj fervoja societo, kie la personeculoj, interilatas ene de fiksitaj administraj proceduroj kaj ambaŭ estas kontrolataj de la ŝtato.
- Modelo kun interna integriĝo, en Germanio kaj Nederlando, kie la retmastrumanto lokiĝas kiel sektoro interne de la fervoja societo, siavice kontrolata de la ŝtato.
- Modelo kun reglamentata merkato, en Granda Britio, kiu privatigis la retmastrumanton kaj anstataŭigis la nazian trasportorganizon per diversaj privatentreprenoj. La ŝtato ludas nur kiel reguliganto kaj garantianto por la kolektivaj interesoj. Tia elekto montriĝis fiaska. Railtrack (1996) dekraris bankaroton (2001) kaj submetiĝis je kontrolata administracio. Tial la brita registaro reprenis la rektan kontrolon de Railtrack: estis kvazaŭ renaciigo. Tiu negativa sperto devintus instrui la aliajn uniajn landojn. Anstataŭe, en Italio oni daŭrigas por realigi tiun modelon.
En aliaj landoj la liberaliga proceso ankoraŭ devas starti, kiel en Belgio, kie ankoraŭ oni ne okazigis la disigon inter reto kaj transporto.
En Italio RFI (Itala Fervoja Reto) ŝajne disiĝos el FS-grupo por eniri interne de "Infrastrutture Spa", konstituante fervojan infrastrukturan departementon.
Ĝis la pasinta 15-a de marto ĉiuj UE-landoj estus devintaj realigi la "1-a fervoja paketo", kiu entenas la tri direktivojn adoptitajn de la Konsilio de la Ministroj pri Transportoj EU (2001/12/CE, 2001/13/CE, 2001/14/CE).
La Direktivo 2001/12/CE enkondukas jenajn novaĵojn.
La buĝetoj de la du entreprenoj (infrakstrura kaj transporta) devas esti disiĝaj kaj same kiel la buĝetoj de la vara kaj pasaĝera societoj.
Por fiksi senpartian enireblecon, la elmetfunkcioj por ellasi enirlicencojn, la taksado de la disponebloj, la asignado de la horartraceoj, la vojimpostadoj, asigniĝas al societoj aŭ instutucioj, kiuj ne servtransportas.
La infrakstrukturaj societoj devas ellabori komercajn projektojn kun investadaj programoj, por garantii la evoluon de la reto, certigante la ekonomiajn rimedojn kaj ĉion utilan por ilia efektivigo.
Ekde 15.03.2003 la transpotentreprenoj rajtas uzi la internaciajn koridorojn por internaciaj vartransportadoj, dum ekde 15.03.2008 la tuta eŭropa reto estos alirebla por la vartrafiko.
La Direktivo 2001/13/CE enkondukas jenojn.
Etendiĝo de la koncepto de fervoja entrepreno al ĉiuj transpotagadoj, ĉar la malnovaj direktivoj 95/118 kaj 91/440 limigis ilin je specifaj aktivecoj, por validigi ties licencojn en la tuta EU.
La fervojaj entreprenoj devas respekti la normojn de la gastiganta lando laŭ specifaj rekvizitoj por la fervojtransporto, pri la sekurecrekvizitoj aplikendaj por la personaro, pri la rulanta materialo kaj pri la interna entreprenorganizacio, pri sano, sekureco, sociaj kondiĉoj kaj rajtoj de

la laboristoj kaj de la klientoj.
La Direktivo 2001/14/CE anstataŭas la 95/19, pri infrakstrukturo kaj fiksas la devojn de la mastrumanto pri la publikigo de horartraceoj, retaj karakterizoj, enirkondiĉoj, asignopostuloj, prioritatoj en traceoasignado, punado kaze de ne utiligo de la asignitaj kapacitoj.
Sekve de tiuj direktivoj, la starigo de multnaciaj kompanioj, jam ekzistantaj kadre de EU, kiuj luigas rulantan materialon al transportsocietoj, estas kaŭzo por granda maltrankvilo, ĉar ĉiu ajn organizacio kun limigitaj rimedoj, povas entrepreni transportadon.
Kiu kovrus la damaĝojn devenantaj de akcidentoj aŭ malrespeto se sekurecaj normoj?
Estonte verŝajne eĉ eblos, krom luigi materialojn, ludoni ankaŭ personaron, tre disponebla por alta "produktiveco".

Tradukis RoBo



Tunnel del Brennero

In novembre sono iniziati i lavori di costruzione della nuova linea del Brennero che collegherà Verona a Monaco. Il tracciato quasi del tutto in gallerie, la più lunga sarà di circa 54 km, ridurrà a tre ore i tempi di percorrenza tra le due città.

Brenera Tunelo

En novembro komenciĝis la konstrulaboroj pri la nova Brenera linio por kunligi Verono al Munkeno. La traceo, kvazaŭ tute tra tuneloj, inter kiuj unu kun 54 km da longo, reduktigos je tri horoj la veturtempo inter la du urboj.

La Nova P.I.V. kaj IFEF

Mi aĉetis ekzempleron de "La Nova Plena Ilustrita Vortaro" eldonita de S.A.T. kaj, por pli bone eniri en la spiriton de la verko, atente mi legis la enkondukajn paĝojn.
En la "Antaŭparolo, 1 - Historio de la nova eldono", paĝo 21-a, subskribe de Michel Duc Goninaz, ĝenerala revizi-gvidanto, iom mire, sed ne tro, mi trovis jenon:
"El la ĉ. 50 fakaj asocio respondis nur unu: la *Internacia Federacio de la Esperantistaj Fervojistoj*, kies labormetodo montriĝis modela: ĝia terminara komisiono, sub la gvidado de Heinz Hoffmann, reviziis ĉiujn terminojn rilatajn al fervojo kaj prezentis sian laboron al la asocia kongreso por aprobo".
Tiu mencio devas ĝuste orgojligi nian profesian kategorion, kiu devas tre danki al tiuj samideanoj, kiuj pli rekte laboris por tiu tre grava celo.

Romano Bolognesi

FKS - Fervojista Koresponda Servo = Servizio Corrispondenza Ferrovieri
S-ro Aldea DAN-DRAGOS , Sos. N. Titulescu 14, B1 21, Ap. 69, RO-78152 Bucaresti (Romanio).

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ pm-ojn validajn en RO.
Per utilizzare il servizio, indicare: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolli validi in RO.

GIOCO DI PAROLE = *VORTLUDO*

Sloŝilo (3,3,4,9,10): Kiel guto konstante frapante…

O	L	O	P	J	O	Ĵ	A	D	N	I	R	I	M
K	E	Ĉ	R	O	D	I	I	K	A	N	A	K	A
R	O	A	I	T	R	O	M	E	N	N	U	A	N
A	N	M	K	E	A	D	T	E	E	A	C	B	D
M	O	N	E	J	K	P	O	S	T	U	L	I	A
E	E	E	Ŭ	R	O	J	Ĉ	E	O	D	A	I	R
R	R	Z	I	E	C	C	A	N	A	R	O	K	E
U	M	I	O	N	D	I	N	C	J	O	I	S	N
T	N	O	S	T	C	I	E	A	K	M	K	I	O
N	A	O	I	E	N	R	L	I	L	E	G	R	L
E	Ĥ	O	N	U	R	I	A	I	E	D	Ŭ	P	J
V	S	E	L	E	B	A	B	P	E	A	I	E	O
A	V	L	R	U	I	R	A	O	T	R	N	I	S
O	T	A	K	T	E	T	A	O	A	I	K	S	N

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

aleo	aventurema	babele	baki	balena	bio
danci	dromedari	ega	eĥo	ekse	era
esenca	eta	etoj	eŭroj	ĥan	ian
ion	ire	kanaka	kardo	kato	kio
komerci	krei	Kubilaj	lanco	leono	libre
mandareno	Marko	mezo	mirindaĵoj	mone	morti
naneto	nei	nuba	patro	pira	Polo
pordo	postuli	priskribadi	rente	Riado	riski
rodi	roke	rosto	skia	sojlo	taŭro
temi	tio	trairi	tro	venecia	

Solvo de la lastnumera vortludo: Venonta IFEF-Kongreso: SOPRON

L e g g e r e   l ' E s p e r a n t o

✯ L' **Esperanto** è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta correttamente. Per i non esperantisti, ecco **t u t t e** le regole.

✯ La **lettura** delle parole è semplice: l' **accento tonico** (il peso della voce) cade **sempre** sulla **penultima vocale** della parola.

✯ L'**a l f a b e t o** è formato da 28 lettere; cinque, **a e i o u**, sono vocali, le altre 23 sono consonanti.

a	b	c	ĉ	d	e	f	g	ĝ	h	ĥ	i	j	ĵ
k	l	m	n	o	p	r	s	ŝ	t	u	ŭ	v	z

✯ L' Esperanto è l' **unica lingua fonetica**: **si legge come si scrive** e **si scrive come si legge:** ogni lettera ha sempre il suo suono; ogni suono corrisponde alla sua lettera. In italiano mancano solo i suoni di **h**, **ĥ**, **ĵ**, che però sono facili perché noti ed usati in molte lingue.

✯ Ecco la pronuncia delle lettere che **non coincidono** con l'italiano:

c	come la *z* sorda della parola *palazzo* (palaco)
ĉ	come la *c* palatale di *felice* (feliĉa)
g	come il gruppo gutturale *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)
ĝ	come la *g* palatale di *villaggio* (vilaĝo)
h	aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!
ĥ	aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)
ĵ	strisciata (ĵeti), circa come *sg* in *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)
k	come il gruppo gutturale *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)
s	come la *s* sorda in *sale* (salo)
ŝ	come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)
z	come la *s* sonora di *museo* (muzeo)
j	j e ŭ sono considerate consonanti e suonano come le *i* e *u* brevi nelle
ŭ	[parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo).

Ni semas kaj semas, konstante.